



HSMニュース

中国でのドライドックを実施しました！

先般、7月下旬～8月初旬にかけて弊社管理船が中国にて入渠工事を実施しました！

近年、当社においては、管理船舶の入渠工事は中国で実施する事が殆どになってきており、新型コロナウイルスの影響が出ていた頃も中国のドックに入渠しており、今回数年ぶりにリモートではなく、当社監督が実際に現場で立ち会って実施することができました。

中国のドックについては、昔に比べるとコストも上昇してきているとは思いますが、やはり、日本のドックなどと比べると費用的な面での差はまだ大きく、また、日本の造船所だと本船のスケジュール変更等に柔軟に対応する事が難しい事が多い為、どうしても中国の造船所となってきます。特に当社管理船の様なBulk Carrierなどにおいては動静が変更となる事も多いので日本の造船所だと難しいと思います。(以前に、正式に抑えていたにも関わらず、本船の動静が少し遅れた事により、造船所から直前で一方的にキャンセルされた苦い思い出もあります...)

今回入渠した造船所は、ご存じの方も多と思いますが、福建省にあるFujian Huadong Shipyardという造船所で、当社管理船も過去に何度も入渠した経験があり、一定の信頼をおいている造船所となっております。

前述した様に、コロナの影響もありここ数年は当社監督が行くことが出来たおりませんでした。今回実に約4年ぶりに当社監督が現場で立会う事ができました。

特に今回は、大きな工事もあり、実施しなくては行けない事が山ほどあったので、実際に監督が現場立ち合い出来て非常に良かったです。(ただし、監督本人においては、とてもハードで、帰国した際には心身共に疲れ切っており、真っ白な灰の一手手前までできておりました... 入渠期間中は日本から持参したサロンパスが親友だったとも聞いています。)

また、入渠期間中に台風が直撃して、造船所工場内の浸水や道路が通っている山での地滑りなど多くの影響を及ぼしており、当然工期にも影響が出てしまいました。



工事自体も多くの工事があり、また、台風や天候などの外的要素も加わり、最終的には、21日間の工期となりましたが、造船所や関係者、当社監督の尽力により、大きなトラブルなく無事出港させる事が出来て、ほっとしました。

当社においても、中国のドック自体は幾度となく経験しており、昔に比べたらレベルも上がってきてはいるだろうと感じておりますが、やはり細かい質や工事のレベルなどは、まだまだ改善の余地がある様で、久しぶりに中国ドックの立ち合いを行った当社監督からも「うーん、まあだいぶ頑張ってくれたしよくやってくれたよ。」と言いつつ、最後に、「でもまあ、やっぱり中国は中国だな。。。」との一言がありました...

とはいえ、コスト面ではまだまだ中国ドックの方が優位性がありますし、その質自体も向上はしていると思います。当然、本船のスケジュールや造船所の空き状況、Deviation、工事内容など様々な要素があり、都度個別での判断になると思いますが、当社においては、今後も中国ドックのケースが多いかと思しますので、引き続き中国の造船所の状況などにも注視していきたいと思っております。(正直、たまには日本のドックにも入れたいですけどね。)

船舶管理システムの開発について(その11)



「船舶管理システム」の開発について、今回は個別の各機能ではなく、システム内の「かゆいところに手が届くちょっとした便利機能」についてご紹介したいと思います。

システム化そのものが情報の一元管理や一度の情報入力が様々な場所に連携するなど、手間や無駄を省けるなど便利ではありますが、その中でも、実際に使っていたら「コレコレ〜!」と、なる様な実務上役に立つちょっとした機能や「派手さはないけどありがたい!」と思えるような使い勝手の良い機能となっております。

この便利さは、慣れてしまうと、、、やめられない、とまらない……………🤖!?

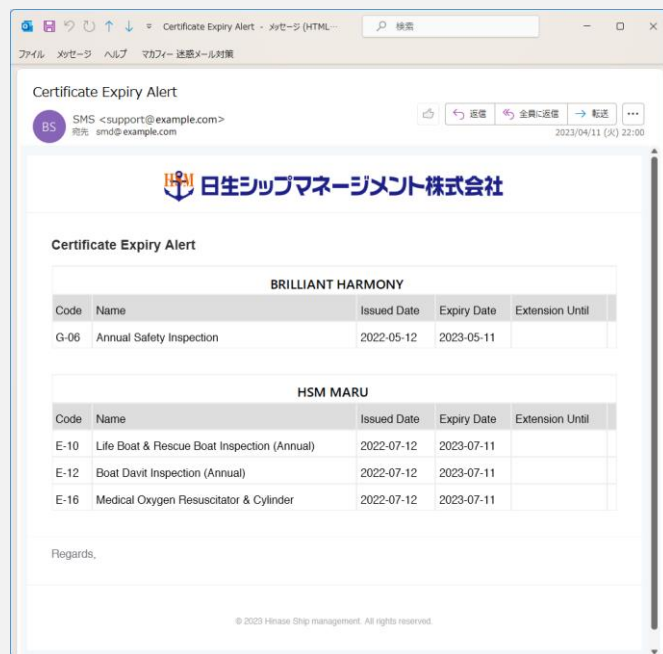
■ アラートメールによる通知(証書管理機能など)

証書管理機能では、証書の有効期限管理を行っており、システムにアクセスすることで、期限の近い証書の一覧を出力したり、証書に警告マークが付いて分かるようになるのは、基本機能として搭載しています。

弊社システムでは、例えば一定の期限を切った証書の一覧をアラートメールで送付する機能が備わっています。メールが送付されることで、わざわざシステムを開かなくても期日の近い証書を把握することが出来ます。送付先にグループアドレス等を設定しておけば、関係者全員に自動的に連絡が届くため、意識せずとも情報が共有され、結果的に確認漏れを大幅に減らすことが可能になりました。

ちなみに、期限が切れそうだからといって、一定期間経過後毎日メールが届くようにはしていません。同じ内容のメールが自動的に毎日届くと、逆に「また同じか・・・」と開かず、結果つい見逃してしまう、なんて事はありませんか?

そうならないよう、弊社システムでは期限に応じてメールの頻度が変わるよう設定出来る様になっております。もちろん期限切れ間近は通知が増え、万が一期限切れとなった場合は毎日通知するように設定しています。



■ 進捗ステータスによる管理(証書管理機能、船員管理機能)

上司: (・・・証書期限近いな、担当者ちゃんと手配してるかな)

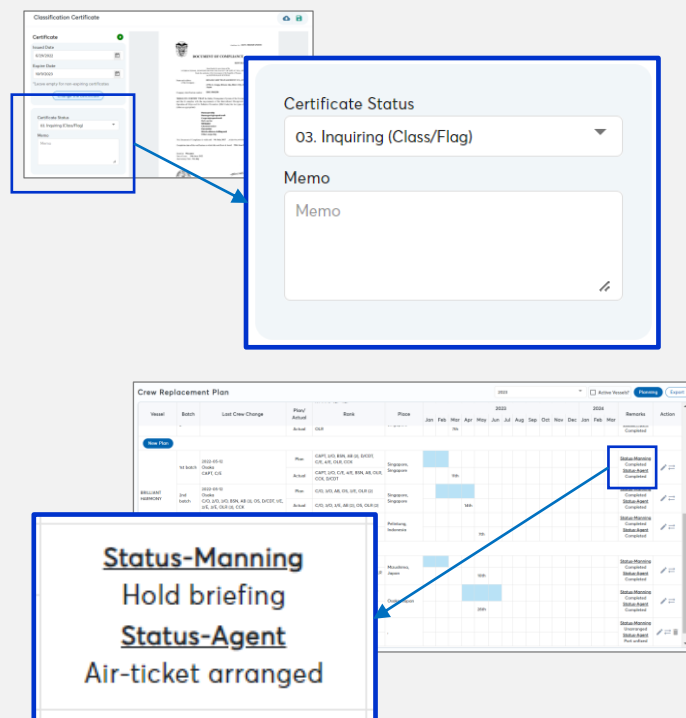
上司: 「この証書切れそうだけど、手配してる?」

部下: 「あ、はい。してますけど? まだ更新した証書が来ていないので待っている状況です」

・・・と言ったやりとり、ありませんか? ちょっとしたやりとりですが意外と手間がかかったり、管理隻数が多ければうっかり忘れてたり今度は説明していても聞いた側が忘れてたり・・・

このようなやりとりを減らしたり、また、担当者本人も進捗をサクッと管理できるのがこの進捗ステータス登録機能です。大まかな進捗内容が登録されているので、進捗があれば選択するだけ。

また、この進捗ステータスは、船員管理機能(交代計画管理画面)にもありますが、「マンニング会社との話が先行するケース」や「寄港予定を前提に現地代理店との調整を先行すること」など、ケースバイケースですので、実際の管理運用に合わせて2種類の進捗ステータスを設定しています。



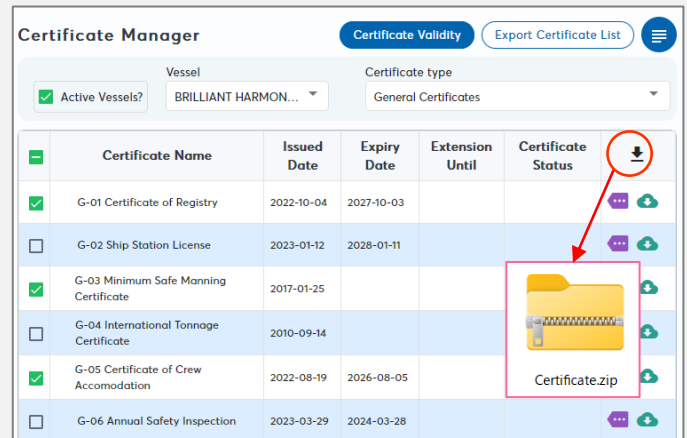
■ 証書の一括ダウンロード

証書管理機能には、証書の一括ダウンロード機能が備わっています。

証書の提出を求められるケースは定期的であり、このシステムがない時は「共有フォルダを探し回ってファイルを集め、圧縮」というちょっとした作業ですが、意外と手間の掛かる作業でした。

しかも期日管理とファイリングが別な作業だからか、「よく見たら証書が差し替えられていない・・・」なんて言う事も。

今は期日管理とデータの保管がセットになっているので、そのようなことも無くなり、また、わずか数クリックで送付準備が完了するので、ちょっとした作業ですが負担軽減となりました。



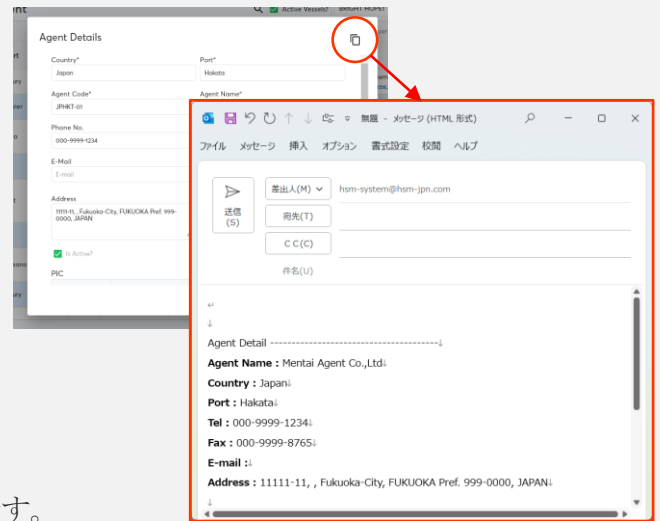
■ エージェント情報のコピー

動静管理や船用品の発注など、様々な場面で代理店の情報が必要になります。

作業的には「これが代理店情報です」だけですが、以前は動静管理と代理店情報は別々で管理しておろ、これまた共有フォルダ内のファイルやメールの情報を探して、やっと見つけたらメールに貼り付け体裁を整え・・・

今は動静情報にて代理店情報を選ぶだけで紐付け出来る様になり、ワンクリックで表示出来るのはもちろん、”copy to clipboard”をクリックすると体裁が整えられたデータをすぐに貼り付けられる状態になっています。

この機能も派手さはありませんが、無くてはならない機能の一つです。



(おまけ) Windows11の画面キャプチャアプリ「snipping tool」について

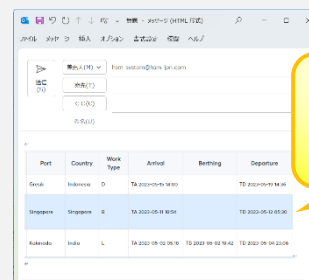
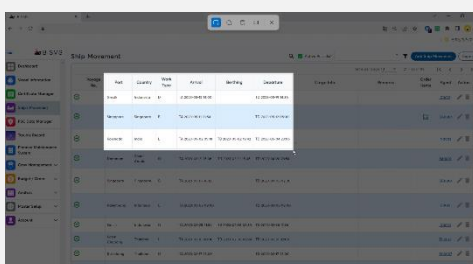
Windowsに画面のキャプチャ(スクリーンショット)自体は昔からありましたが、最近は色々進化して便利になっているのは皆さんご存じでしょうか。昔は画面キャプチャしてから全画面を貼り付けた後加工・・・としていたところ、今はWindows 11の機能に“Snipping tool”というものがあります(厳密にはWindows7からありますが、起動方法や機能も多少異なるため割愛)。

起動方法はいくつかありますが、代表的なものは「Windowsロゴキーを押しながらShift+S」です(設定によってはPrintScreenキーでも起動します)。



画面が暗転し、左記の切り取り領域形状の選択画面が上部に表示されます(左から、四角形、自由形式、ウィンドウ、全画面)。選択されているモードで範囲やウィンドウを指定すると、その画面がクリップボードに取り込まれます。

弊社では、管理船舶の動静をサクッと共有したいとき等はこの機能を活用し、主要な動静部分のスクリーンショットを撮って、メールに貼り付けて対応しています。



メール文章内に
そのまま画像化
データをコピー

ちなみに、アプリ自体には蛍光ペン書き込みなどの簡易編集機能や自動保存機能(標準でON)のほか、今後はさらにバージョンアップすると、キャプチャした画面の文字のテキスト化(簡易OCR機能)なども出来るようになるそうです。

船舶管理システム導入による効率化はもちろん、こういった機能も上手に活用しながら効率化を図っていきたいですね。

前回は5月に発行した本誌で直近のPSCによる指摘事項を紹介いたしました、残念ながらまた紹介する機会が出来てしまいました...

今回は、7月にBangladeshのChittagongにて、Pilot Ladderのラバーステップの損傷について指摘を受けてDeficiencyを付けられました。

直ちに新しい物を手配して是正はしましたが、やはり今回も防げたはずのケアレスミスによるDeficiencyでした... 点検項目としてチェックリストなどにも記載してあるはずであり、定期的に点検していれば気付く事ですが、中々この様なミスが無くなりません...



この様な事例をフリート内で共有し周知徹底しながら繰り返し教育指導していくことが必要だと思いますが、やはり、会社からS/Iが中々本船に訪船が出来ていないということもあらゆる面で影響を及ぼしている様に感じますので、多少無理してでも出来るだけ頻繁に訪船活動を行っていく様にしていきたいと思います。



ピックアップ!

ここでは、私共が目にして気になった記事やニュース等を紹介させていただきます。
海運に関する事や海運に関係なくても興味がわく様な内容の物を色々紹介していきたいと思います!

今回は、また以前の様に私が気になった記事をピックアップして、皆様にご紹介したいと思います!
毎度のことですが、今回の内容も私自身改めて考えさせられる少々耳の痛い内容になっております。
皆さまはどの様に感じるでしょうか???

余計なことは言わない! ってことです。

■ 蛇足するな。

プレゼンを成功させるには、あれもこれも伝えようとしてはいけないのが最も重要。
てことは、理解していても、

「ついつい、いろんなことを話そうとしてしまいます。」「全部の情報を伝えないと不安になってしまう。」

で、結局プレゼンはうまくいかない・・・
というような方は結構たくさんいます。

そして、プレゼン以外の場面でも相手に伝わらない、ってことは、よくあります。

たとえば、上司に結果を報告するとき。

良い結果のときには、やたらと尾びれ背びれをつけていかに自分が頑張ったか、ということを訴えかける。

悪い結果のときには、いかに自分には非が無かったか、ということを力説したり、とにかく「自分は悪くないんです〜」と情に訴えかけたり。

報告を受ける上司にしてみれば、「事実」を伝えてもらいたいだけなのに、蛇足によってその事実がぼやけてしまののです。
つまりは、報告がきちんと伝わらないということになってしまいます。

蛇足すると、相手との対話の中で本来伝えるべきことが伝わらなかったり、意図とは違った解釈をされたまま伝わったりなど弊害が起きてしまいます。

- ・社内であれば意思疎通がスムーズでなくなる、正当な評価が出来ない、など。
- ・社外に対してであれば、訴求力が弱まったり、顧客への信頼性を弱めてしまったり、など。

こんな事にならない為にも蛇足しないように心がけておく事が必要ですし、日頃から要点をまとめる力を養うことも必要です。
とはいえ、どうするの? ってことですが、

例えば、説明や報告の際には、伝えるべきことを1つに絞ったり、いくつも重要なことがあればざっくりと3つくらいの項目に分けてみたり、あるいは、伝えなくていいことをずらずらと書き出しておく。

「これは言わなくていい。(絶対言わない)」というものを先に決めてしまっておくなど。

こうした工夫を日頃からするのです。

それだけで、自ずと伝えるべきことがシンプルになりますから、相手にも意図や意志なんかがグッと伝わるでしょう。

「何が言いたいのか分からない。」

「で、何？」

そんな風に思われないようにするためにはあなたならどのような工夫をしますか？

■ 今日のまとめ

『余計なことを言わないための工夫と訓練を日頃からしておく。』

ということで今回の記事はいかがでしたでしょうか？

「で、なにがいいたいねん。」って思わず突っ込まれるということは、その話を聞いている相手の時間を無駄にできてしまっているということになりますよね。

つまり、シンプルに伝えるということは、相手に対するマナー、礼儀でもある様に思います。

私も最近、プレゼンの様なことをする機会が増えてきて、取引先やお客様に対して色々と説明することがあるのですが、どうしても自分が伝えたい事を全部言いたくなり、全て詰め込んで話してしまい、ダラダラとなってしまう気がします... 普段自分は社員や他人に対して、「で？」「それで？」「何が言いたいのか？」てなことを頻繁に言っている様な気がしますが、実は自分もそう思われていたんだ、と反省する日々を送っています。

話上手な人の話の持って行き方などを見ていると、最初に結論を述べたり、最低限伝えることは「これです。」と、聞いてもらうべきポイントを最初に伝えるケースなどが多いようです。

要は、話上手な人は、話そのもののトーク力があるというよりは、構成力があるのだと思います。

周りにお話し上手な人を見つけたら、話し方とかではなく、話の組み立て方を観察してみると良いかもしれません。

今さら聞けない

海運基礎知識 「ハッチカバーについて」

今回は、「ハッチカバー」について少し触れてみたいと思います。

ハッチカバーは、大変重要な設備であり、当社が管理しているバルクキャリアーや一般貨物船などの船舶においても特に重要な機器の一つです。何かトラブルがあると直ちに荷役に影響を及ぼす設備であり、また、海水の侵入などにより大きな事故につながる事もあります。

当社管理船においては、みな船齢が古くなっている為、その維持、メンテナンスには細心の注意を払う必要があります。

1. ハッチカバーとは

ハッチカバーとは、貨物艙の蓋に該当する開閉部分です。

貨物船には、船内に貨物を積載するために上甲板に大きな開口があり、この開口から雨水、海水などの浸入を防ぐために設けられるのが、ハッチ・カバー及びハッチ・コーミングとなります。

ハッチ・カバーは暴露部に設置するので全て鋼製であり、Steel Hatch Coverと言われます。

勘違いされる方もいらっしゃると思いますが、ハッチカバーは、完全な水密(Water tightness)ではなく、風雨密性(Weather tightness)が要求されます。

次ページへ続く

ハッチカバーは、強度を確保するために重量も相当重く、その重量を支えたり、シール性を確保するために色々な工夫がなされています。また、コーミング・ステイを開口して船尾部から船首部へ導設される電線管や海水管、雑用空气管、場合によっては清水管等が敷設されます。

また、ハッチカバーは、積載する貨物や船舶の大きさ、船種によって様々な種類があります。

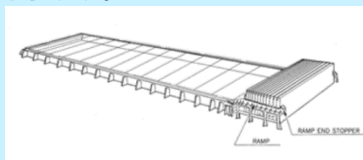
2. ハッチカバーの種類

前述した様に、ハッチカバーは、積載する貨物や船舶の大きさ、船種によって様々な種類がありますが、今回は当社が管理する様な船種において代表的な例をご紹介します。

① シングルフルタイプ

シングルフルハッチカバーは通常長尺ハッチに装備され、カバーは何枚かに分割されていて各々のパネルは順番に格納場所に格納されます。

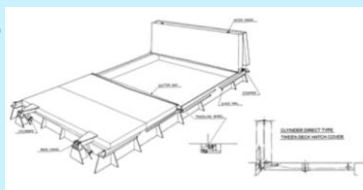
カバーはチェーン付オイルモーターにより駆動され、パネルは連結板にて連結されています。



② フォールディングタイプ

名前の通り2つに折りたたんで格納するもので、このタイプは、主にばら積み船に装備され、前後2枚のハッチカバーがヒンジにて連結しています。

ハッチ前後に設置した油圧シリンダーでハッチカバーを、折りたたむように立ち上げ、倉口を開放させます。その為、コンパクトに収納できるハッチカバーです。



③ サイドローリングタイプ

ばら積み船、特に大型船に多用されるタイプで、左右2枚のハッチカバーで構成しています。

油圧モーターでハッチカバーに連結したチェーン&ワイヤーを引っ張り、カバーを船幅方向に水平移動させます。その為、小さい動力で倉口を開放可能です。



上記の他にも、ポンツーンタイプやビギーバックタイプなど様々な種類があります。

3 ハッチカバーを構成する主要部品

ハッチカバーを正しく維持し操作する為には、ハッチカバーを構成する各部品の状態に問題ないことを確実にしなくてはなりません。

今回は、風雨密性を保つという観点から関連する主要部品を説明したいと思います。また今後機会のある時には、今度はハッチカバーの動作・操作に関連する部品も紹介したいと思います。

① ハッチパネル及びハッチコーミング

ハッチカバーを構成する主要な重要部材であり、腐食や損傷などが無いか定期的に点検し、良好な状態を維持する必要があります。

② パッキン

ラバーパッキンは、ハッチパネルのガスケット用の溝（パッキンチャンネル）に設置されており、風雨密性を保つ上で重要な役割を担っております。

ラバーパッキンは柔軟性・弾力性が大事であり、劣化による硬化や過度な押し付けによる損傷、もしくは押し付けが不十分な状態、など注意や適切なメンテナンスが必要です。

まだまだ続くよ

③ベアリングパッド

前述したラバーパッキンが正しく圧縮されるには、ハッチパネルとコーミングのスチール部がきちんと合わさなければいけません。

このため、サポートパッドとランディングパッドによって構成されるベアリングパッドが装備されています。



④ストッパー

航海中に海の影響を受ける中、パネルのシール性を保つ為に、航海中に外部から受ける力が直接パネルに伝わるのを防ぐためには、わずかな動きも必要となりますので、このストッパーはわずかな隙間を設ける形で施工されています。



⑤クイックアクティングクリート

ハッチパネルの固定には、手動によるクイックアクティングクリートが一般的によく使われております。

このクリートは、航海中にパネルを保持する為のものであり、シール性を保持する為に締め付けるためのものではありません。

このクリートは、ヒンジヘッド、スチールワッシャー、ラバーワッシャー（クッション）、ロッド、ナット、クラッチ、で構成されており、パネル側にはスナッグがあり、これら各部品の点検・整備も重要となります。

⑥ドレインシステム

ドレインシステムは、ドレインチャンネル、ドレインホール、ノンリターンバルブの付いたドレインパイプで成り立っており、荒天時などにおいて、ホールド内への水の浸入を防ぐ最後の壁となります。

4. 国際条約

ハッチカバーに関連する条約として先ず挙げられるのは、Load Line条約かと思えます。

ドラフトマークについては、積載する貨物の数量等が大きく関係する商業的に大変重要なものですが、LL条約においては、船の予備浮力と安定性を決定する乾舷を把握するための重要なものであります。

また、海水や雨などが開口部から船内に浸入することを防がないといけないので、LL条約においては、喫水線より上にある開口部は風雨密性を保持しなくてはならないとされています。

この様にLL条約に準拠する為には、開口部を確実に閉じて水の浸入を防ぎ、固定し、良好な状態に保つことが求められますので、その状態を確認するために、常に目視による点検を行うと共に、チョークテストやホーステスト、ウルトラソニックテストなどのテストによる点検も必要とされます。

5. まとめ

今回は、概要を簡単に記載させて頂きましたが、冒頭でも述べた様にハッチカバーは非常に重要な機器の一つであり、船舶管理をしていると、ハッチカバーに関わるクレームを受けることも多くあります。

貨物の濡れ損であったり、動作不良による荷役の遅延や油圧配管の破損による油漏れであったりと、関連する様々なトラブルが発生することで、荷役や運航等に影響を及ぼします。

これらハッチカバーのトラブル及びクレームを防ぐ為には、日々の点検やメンテナンスが必要不可欠であり、細心の注意を払う必要があります。

以上

